

Un laboratoire pour de nouvelles réalités territoriales

Autor(en): **Christin, Joël / Donzel, Olivier**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **132 (2006)**

Heft 13/14: **Ouest lausannois**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99485>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Un laboratoire pour de **nouvelles réalités** territoriales

U
R
B
A
N
I
S
M
E

Publié en 2003 et fruit d'une collaboration basée sur une convention signée en 2000 par les communes participantes et le Canton, le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) arrive à la fin d'une étape importante : les études sectorielles sont terminées et les études transversales portant sur la mobilité se poursuivent. Pour la suite de la mise en œuvre, les partenaires du projet, toujours plus nombreux, aimeraient conserver le même type de démarche participative. En l'adaptant aux problématiques et enjeux du moment.

Un nouveau modèle d'urbanisme opérationnel est en train de voir le jour pour la gestion de projets d'aménagement du territoire à un niveau intercommunal. Il s'invente et continue à se préciser au jour le jour dans le cadre du SDOL, mais il attire déjà l'attention des urbanistes des deux côtés de la Sarine, inspire plusieurs autres groupes de communes et semble préfigurer la façon de collaborer dans le développement territorial de demain.

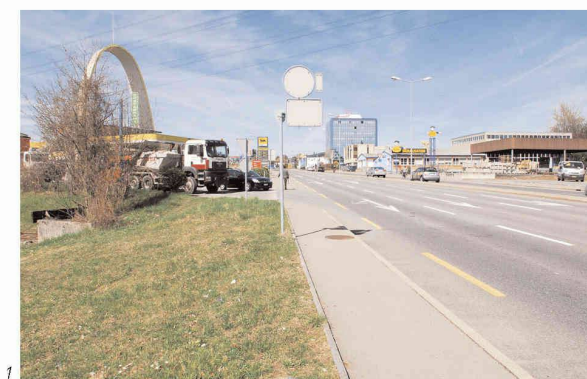
Au début, il ne s'agissait que d'essayer de « rattraper le coup » dans une banlieue lausannoise au développement anarchique. Le constat s'y révélait sévère : hétérogénéité du bâti, absence d'identité claire, gaspillage du sol, fort trafic motorisé, pollution, transports publics peu performants, etc.

Aujourd'hui un premier pas a été réalisé pour prendre en main ces problèmes auxquels une absence de structure inter-

communale adéquate donnait peu de chance de solution. Un schéma directeur signé par neuf communes et le Canton a vu le jour. Des secteurs stratégiques ont été définis et des études menées. Les plans d'affectation communaux seront bientôt modifiés en conséquence. Des plans de quartier se débloquent. D'ici la fin de l'année sortiront des projets de plans directeurs localisés pour les secteurs de Malley ou de l'Arc-en-Ciel.

Changement dans les consciences

Il apparaît cependant de plus en plus clairement que ce premier pas n'est que le début d'une démarche qui cherche son équilibre dans son propre mouvement. Sur le terrain, dans les friches industrielles et autres secteurs de développement de l'Ouest lausannois, les changements ne sont encore guère visibles. Mais les consciences se sont largement transformées. Le potentiel énorme de cette portion de territoire s'y révèle désormais avec évidence. La dynamique du projet, si elle se maintient, donnera très bientôt lieu à des réalisations : halte ferroviaire à Malley, aménagement de la gare de Renens, création d'espaces publics majeurs aux abords des Hautes Ecoles, transformation de routes sans caractère en avenues urbaines, renforcement ou création de lignes de transports publics, etc. qui pourraient déclencher une réaction en chaîne. Et voir les objectifs du SDOL se réaliser : une urbanisation coordonnée avec le développement des transports, économe en territoire, mettant en valeur le paysage, créant des espaces



1



2

Gropil et bureau du SDOL

Le Groupe de pilotage du SDOL est actuellement (et jusqu'à sa prochaine reconstitution suite aux élections) composé des personnes suivantes :

- Anne-Marie Depoisier, ancienne syndique de Renens, (présidente)
- Jean-Claude Mermoud, chef du DIRE (Département des institutions et des relations extérieures)
- François Marthaler, chef du DINF (Département des infrastructures)
- Michel Wehrli, syndic de Bussigny-près-Lausanne
- André Gorgerat, syndic de Chavannes-près-Renens
- Gilbert Bovay, ancien syndic de Crissier
- Pierre Kaelin, syndic d'Ecublens
- Oliver Français, municipal à Lausanne
- Alain Gillieron, syndic de Prilly
- Maurice Decoppet, ancien syndic de Saint-Sulpice
- Michel Jenny, syndic de Villars-Sainte-Croix
- Daniel Berner, chef a.i. du SAT
- Philippe Sordet, chef du SELT (Service de l'économie, du logement et du tourisme)
- Henri Rollier, chef du SEVEN (Service de l'environnement et de l'énergie)
- Pierre-Yves Gruaz, chef du SR (Service des routes)
- Vincent Krayenbühl, chef du SM (Service de la mobilité)

Le Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois assume les tâches principales suivantes :

- assurer le suivi et la coordination des chantiers d'études,
- développer la coordination intercommunale et avec les services cantonaux,
- accompagner et orienter les porteurs de projets,
- représenter l'Ouest lausannois (SDOL) au sein du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

Adresse :
Bureau du SDOL, Rue de Lausanne
35, CH – 1020 Renens
Tél. : 021 632 71 27
www.ouest-lausannois.ch
schema-directeur@ouest-lausannois.ch

CHANTIER 1 (fig. A à H)

SITUATION

Territoire de forme triangulaire, compris entre l'avenue du Tir-Fédéral, le route de la Maladière et le lac. Englobe le PAC 229 dédié aux Hautes Ecoles.

PARTICIPANTS

Piloté par la commune de Chavannes-près-Renens, communes d'Ecublens, de Lausanne, de Saint-Sulpice, Etat de Vaud, UNIL, EPFL.

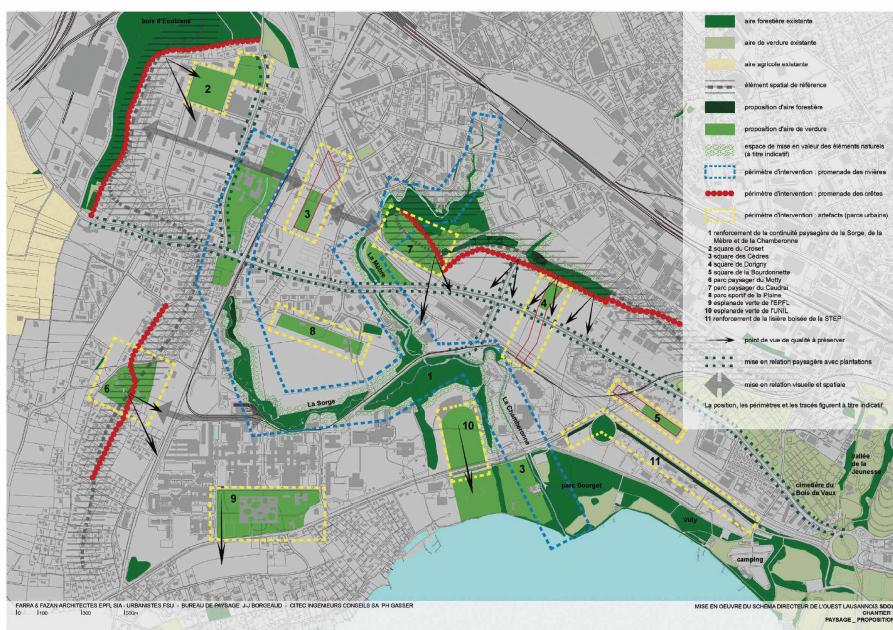
ETUDES

Bureau Farra & Fazan, Lausanne, en collaboration avec le bureau de paysage Jean-Jacques Borgeaud, Lausanne, et Citec ingénieurs conseils SA, Genève. Le rapport d'étude est actuellement en consultation publique jusqu'au 4 septembre. Une fois les réponses traitées, il fera l'objet d'une publication qui sera annexée au SDOL.

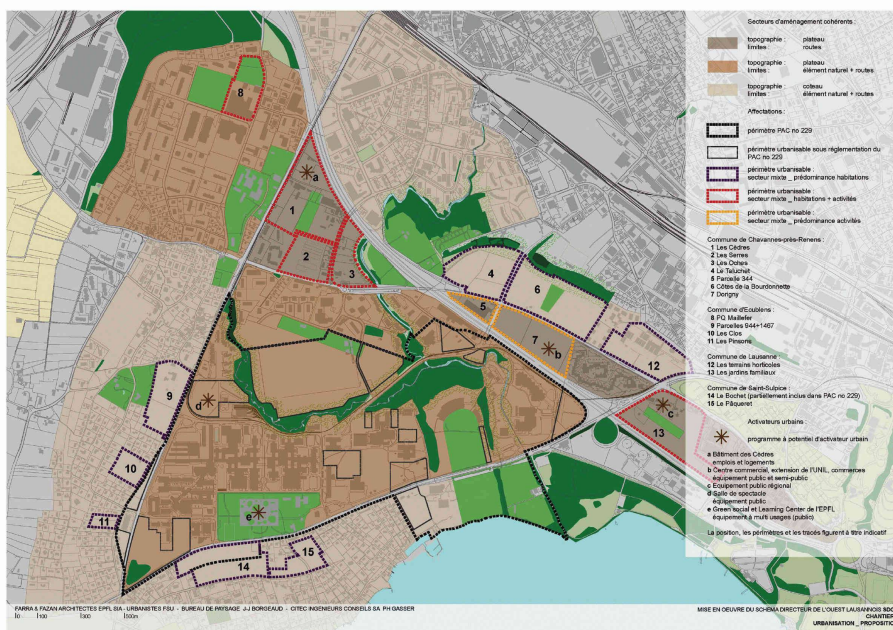
Une étude sur l'aménagement de la RC1 (« route suisse ») devrait venir compléter en 2007 la réflexion portant sur cette portion de territoire.

Fig. A à H : Chantier 1, secteur des Hautes Ecoles, Bureau Farra & Fazan

Fig. 1 et 2 : Vues générales du secteur Arc-en-Ciel (Photos Franziska Werren-Buxtorf)



A



B

Fig. 3 : Chantier 2, secteur Malley, Kees Christiannse (Etude-test, programme)

Fig. 4 : Chantier 2, secteur Arc-en-Ciel, Groupe 8 (Etude-test, perspective)

publics, favorisant la mobilité douce et la qualité de vie des utilisateurs. L'enjeu est de taille puisque cette portion du territoire accueille quelque 70 000 habitants et 35 000 emplois, et qu'elle devrait voir arriver 50 à 60 000 nouveaux habitants et emplois d'ici à 2020, selon les projections établies dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne-Morges.

Un modèle révolu

Au début, il a fallu que chacun – responsables politiques, techniciens communaux et cantonaux, bureaux d'urbanistes et autres acteurs de l'aménagement – prenne de la hauteur et élargisse son champ de vision. Un changement d'échelle par rapport à la vue étriquée qui considère l'aménagement du territoire sous le seul angle des contraintes juridiques, des plans de zone fastidieux à mettre en place et des conflits entre communes et Canton.

Sept syndics et un conseiller d'Etat, accompagnés d'experts, dont l'urbaniste Pierre Feddersen, ont pris part à la réflexion initiale qui a abouti, en 2003, à la publication du schéma directeur. Un grand pas, surtout quand on se rappelle que, dans les années 1980, la Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise (CIURL) avait échoué à deux reprises dans ses tentatives de conception d'un plan directeur de la région lausannoise. Elle avait fini par être dissoute en 1989, enregistrant trop d'oppositions à l'élargissement de ses missions.

Pour assurer ce premier pas et en permettre un deuxième, il fallait aussi donner naissance à des modes de collaboration et de décision nouveaux, davantage en adéquation avec les problèmes contemporains. Il s'agissait de rompre avec des habitudes encore fréquentes, quand les autorités gèrent l'aménagement du territoire selon des modèles hérités des années 1980 : primat de l'autonomie communale, gestion au « coup par coup », absence de vision globale des enjeux régionaux. A cet inventaire, on peut encore ajouter la concurrence entre communes pour attirer contribuables et emplois,

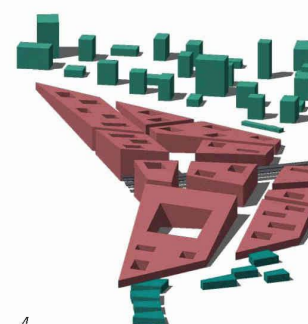
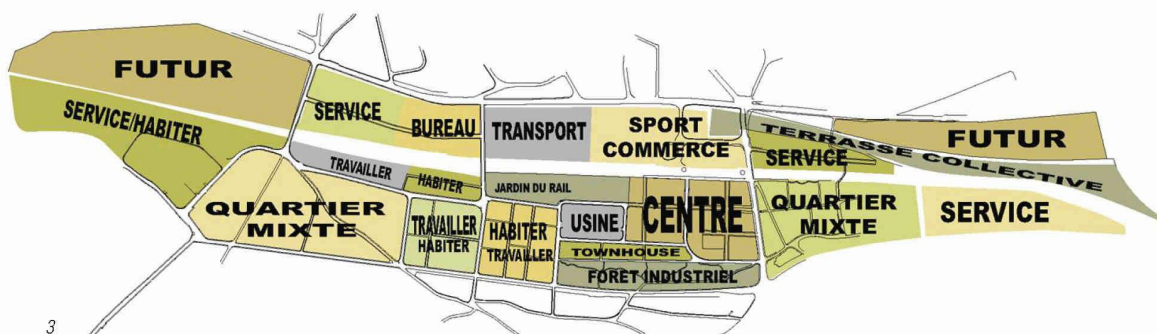
l'inexistence (ou la mauvaise adaptation) de structures de coordination entre communes, la méfiance des communes à l'égard du Canton, des politiques sectorielles cantonales peu coordonnées et pas toujours compréhensibles...

Le projet du SDOL s'est ainsi construit sur le constat toujours plus évident d'un territoire institutionnel ne se calquant plus vraiment sur le territoire fonctionnel. L'interdépendance des communes s'accroît sans cesse : la vie quotidienne se déroule à l'échelle de la région. Dormir, travailler, aller à l'école, faire ses achats et se divertir sont des activités qui peuvent s'accomplir sur cinq communes différentes, proches les unes des autres. Les problèmes s'imbriquent. Leurs dimensions économiques, sociales, environnementales deviennent indissociables. Les partenaires en jeu se multiplient. Les solutions institutionnelles aux problèmes rencontrés sont souvent trop lentes à se mettre en place.

Une double exigence s'imposait au petit groupe de départ lancé, en l'an 2000, dans l'invention d'un nouveau processus de décision : celle de produire un document de planification répondant aux enjeux du territoire concerné et celle de trouver les structures et l'organisation permettant d'associer les acteurs concernés en tenant compte de leurs intérêts.

Principes de mise en œuvre

La première de ces exigences a donné lieu, en 2003, à la signature du Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Destiné à évoluer par l'adjonction d'annexes qui le précisent au gré des études menées, ce document pose, comme principes de mise en œuvre, le développement coordonné de l'urbanisation et des transports et la concertation entre acteurs. Il se donne six « chantiers » d'études. Quatre d'entre eux situent des secteurs stratégiques (voir encadrés) et définissent brièvement leurs axes de développement. Les deux autres chantiers, plus thématiques, sont transversaux, s'attachant à la mobilité douce, aux espaces publics et aux transports.



CHANTIER 2 (fig. 3, 4, 6)

SITUATION

Territoire situé le long des voies ferrées, de Bussigny à Sébeillon en passant par la gare de Renens. Il comporte plusieurs friches industrielles et d'importants secteurs à réaménager.

PARTICIPANTS

Piloté par la commune de Renens, communes de Lausanne, de Prilly, de Chavannes-près-Renens, de Crissier et de Bussigny-près-Lausanne, Etat de Vaud.

ETUDES

Etude générale par Feddersen & Klostermann, participation d'experts lors d'ateliers de concertation. Mise en consultation publique en juillet 2005 et publiée en février 2006 comme annexe au SDOL sous le titre « Chantier 2 – Secteur Bussigny à Sébeillon – Lignes directrices et stratégie d'aménagement. »

Etude-test sur le sous-secteur de Malley, présidée par l'urbaniste Carl Fingerhuth : bureau KCAP (Kees Christiaanse), mentionnés Européen 7 + Lüscher, Lausanne, atelier Wehrli, Berne, et Tribu' architecture, Lausanne.

Etude-test sur le sous-secteur de l'Arc-en-Ciel, présidée par l'urbaniste Pierre Feddersen : bureaux CCE, Lausanne; Groupe 8, Genève, et Bauart, Neuchâtel. Le mandat d'élaboration du PDL y a été attribué avant le début de l'étude-test au bureau Farra & Fazan, Lausanne. Le 3^e sous-secteur prioritaire du chantier 2, l'aménagement de la gare de Renens, fera l'objet d'un concours.

CHANTIER 3 (fig. 5)

SITUATION

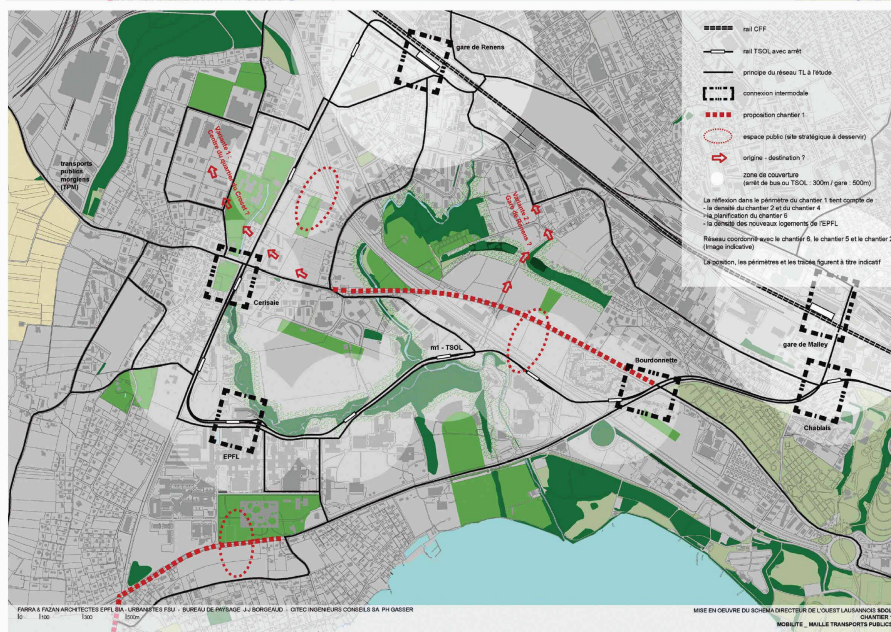
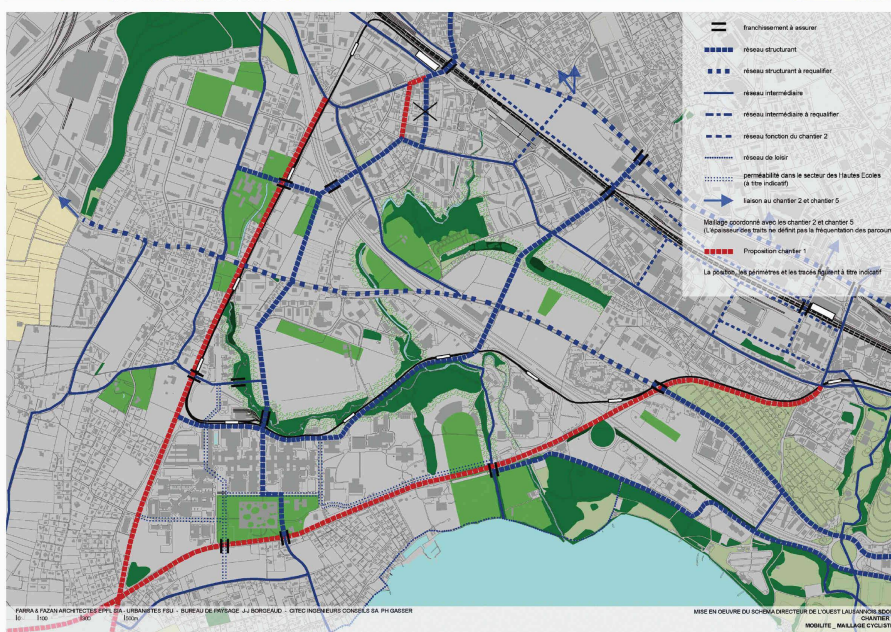
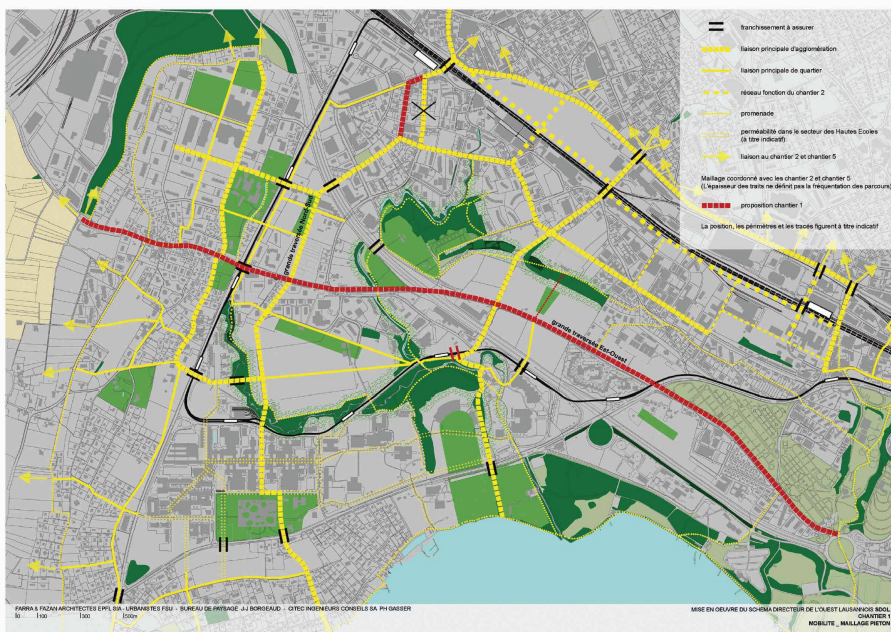
Aménagement et accessibilité de la route de Cossonay (RC 251).

PARTICIPANTS

Piloté par la commune de Prilly, communes de Crissier et de Renens, Etat de Vaud.

ETUDES

Mis en consultation publique entre février et avril 2006. Le rapport d'étude sera publié comme annexe au SDOL cet été. Bureaux ADR Architectes, Genève, Citec Ingénieurs Conseils, Genève et Itinera, Archéologue du territoire, Lausanne.



Coopération entre communes

Quant à la seconde exigence, les communes et le Canton y ont répondu en mettant sur pied une organisation souple et efficace, susceptible de s'adapter à l'évolution du projet.

Groupe de pilotage

Un groupe de pilotage politique (Gropil) a d'abord été institué, réunissant un membre de chaque exécutif communal et cantonal. Il prend les décisions nécessaires à la mise en œuvre du projet. Une cheffe de projet a par ailleurs été nommée en la personne de l'urbaniste Ariane Widmer. Une cellule de pilotage technique formée de représentants des services communaux et cantonaux concernés coordonne les études, assure le suivi de chacune d'entre elles et prépare les dossiers décisionnels à destination du Gropil.

Bureau de coordination

Une convention lie les communes partenaires. Elles sont aujourd'hui neuf : Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Lausanne, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Sainte-Croix. Celles-ci délèguent à la commune de Renens la représentation administrative et technique du SDOL sous la forme d'un bureau dirigé par Ariane Widmer assurant aussi la coordination avec les études menées parallèlement dans le cadre du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), du Plan directeur cantonal ou des autres schémas directeurs autour de Lausanne. Une seconde convention lie cet ensemble de communes au Canton.

Méthode « ABC »

Enfin, pour permettre aux projets de se réaliser malgré les études en cours, un groupe dit « ABC » émet des avis sur la conformité au SDOL des projets de construction que lui transmettent les communes.

Mise en place d'une méthode par secteur

Pour chaque étude, la recherche de qualité et le principe d'associer les acteurs concernés obligent de réinventer une méthode propre. Parmi les travaux menés dans le cadre du SDOL, deux études-tests se déroulent actuellement. Elles por-

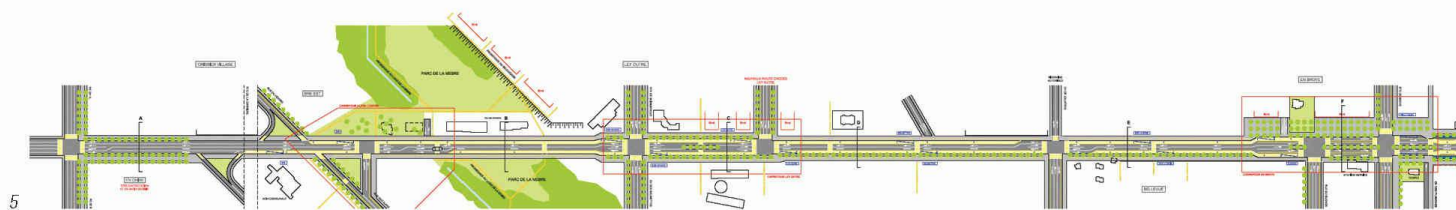
tent sur Malley et l'Arc-en-Ciel, deux sous-secteurs du chantier 2, le plus gros des quatre chantiers territoriaux du SDOL. Ces études regroupent plusieurs bureaux d'urbanistes qui planchent ensemble sous forme d'« ateliers » d'une journée entrecoupés d'intervalles pour laisser mûrir les idées. Le but visé : établir les bases de deux plans directeurs localisés (PDL). Chacune de ces études se déroule en toute transparence. Des portes ouvertes ont permis au public de découvrir, en même temps que les responsables politiques et les autres participants de l'étude, les premières images ayant été proposées par les bureaux comme supports de réflexion lors des premiers ateliers.

Sur le sous-secteur de l'Arc-en-Ciel, le premier « atelier », à la mi-mai 2006, a permis de rassembler les idées et de les discuter. Le deuxième, un mois plus tard, a vu la participation d'experts dans le domaine de la promotion économique ou de la stratégie commerciale appliquée aux grands centres. Il a servi à creuser les différentes approches, thème par thème. Sur cette base, un projet de plan directeur localisé est en voie d'élaboration. Il sera présenté aux bureaux participants qui le mettront à l'épreuve en y calquant leurs concepts élaborés au cours des deux ou trois mois précédents.

Enfin, un troisième « atelier » permettra de réunir et de synthétiser les critiques. Il verra probablement la participation de promoteurs, d'investisseurs et de développeurs de projets qui apporteront leur point de vue avant la finalisation du plan directeur localisé.

Coopération entre mandataires

Selon Bassel Farra, mandaté pour élaborer le PDL portant sur l'Arc-en-Ciel, cette manière de faire demande une certaine ouverture de la part des participants, mais elle donnera une solidité importante au Plan directeur localisé qui en sortira. C'est, selon l'urbaniste Pierre Feddersen, la première fois que ce principe d'études-tests est appliqué de manière si claire en situation réelle. L'une des particularités de cette étude est d'avoir restreint la concurrence entre les participants en attribuant d'emblée le mandat à un bureau tiers, qui assiste à l'ensemble des ateliers. Le rôle de ce bureau consiste à clarifier les réflexions jetées sur le tapis, à les mêler ou à



CHANTIER 4 (fig. 7)

SITUATION

Aménagement des zones d'activité de St-Sulpice et d'Ecublens. Situées sur le côté est de la Venoge, de part et d'autre de la « route suisse » ces zones peuvent s'ouvrir à la mixité d'affectations et accueillir de nouveaux habitants et emplois.

PARTICIPANTS

Piloté par la commune de St-Sulpice, commune d'Ecublens, Etat de Vaud.

ETUDES

Bureau Plarel, Lausanne, et bureau Schopfer & Niggli pour les questions liées à la circulation et aux transports. Publiée cet été comme annexe au SDOL.

CHANTIER 5

SITUATION

Le chantier 5 est thématique et transversal : amélioration des réseaux de mobilité douce (piétonne et cycliste) et qualité des espaces publics sur l'ensemble de l'Ouest lausannois.

PARTICIPANTS

Piloté par le SAT, les 9 communes signataires du SDOL, Etat de Vaud

ETUDES

Bureaux ADR Architectes, Genève, Citec Ingénieurs Conseils, Genève et Itinera, Archéologue du territoire, Lausanne. L'étude a été publiée récemment comme annexe au SDOL.

CHANTIER 6

SITUATION

Le chantier 6 est thématique et transversal : transports (publics et individuels motorisés) dans l'Ouest lausannois.

PARTICIPANTS

Piloté par le Service de la mobilité, les 9 communes signataires du SDOL, Etat de Vaud

ETUDES

Deux études menées en parallèle, l'une, élaborée par les TI, portant sur des variantes de réseaux de transports publics pour la période 2009 à 2014, l'autre, élaborée par le bureau Transitec, portant sur la capacité du réseau routier à absorber les déplacements induits par le développement. Ces études sont fortement coordonnées à des études plus larges liées au Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), notamment en ce qui concerne l'ossature lourde du réseau des transports publics.

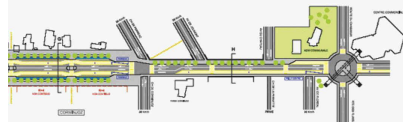
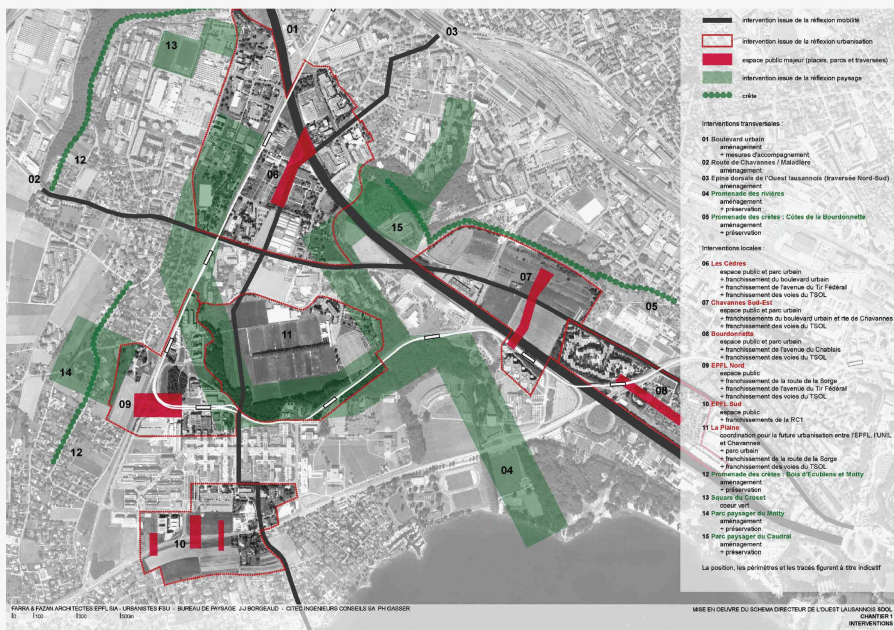
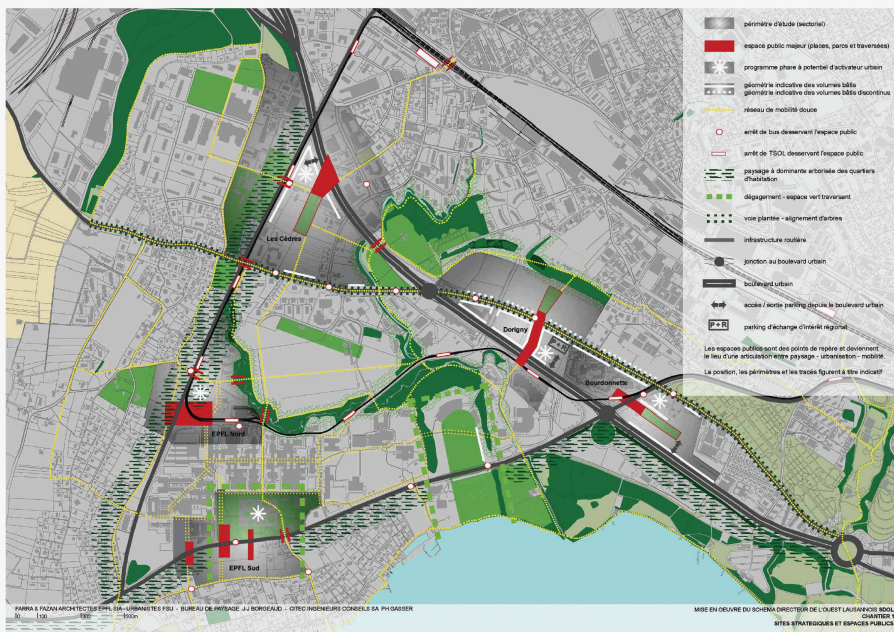
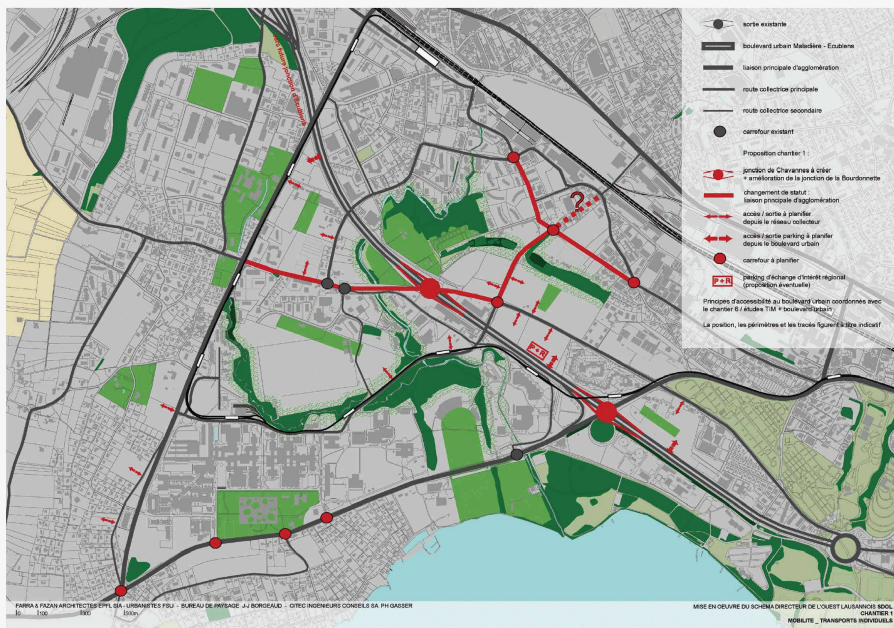


Fig. 6 : Chantier 2, secteur Arc-en-Ciel, Bauart (Etude-test, maquette)

Fig. 7 : Chantier 4, aménagement des zones d'activité Ecublens et St-Sulpice, Bureau Plarel

(Tous les documents illustrant cet article ont été fournis par le bureau de coordination du SDOL)

faire des choix. Dans les ateliers, la critique est faite à chaud, et Pierre Feddersen, qui préside ceux portant sur l'Arc-en-Ciel, reconnaît qu'il est parfois difficile de bien entretenir les différences d'approches. Car il faut éviter que les bureaux d'urbanisme participants finissent par réaliser le même travail.

Une autre difficulté consiste à ne pas perdre le lien avec le public qui participe aux portes ouvertes. Un public dont les interventions sont attendues avec intérêt, pour peu que les maquettes présentées soient prises pour ce qu'elles sont : de simples supports de réflexion, montrant des pistes ou des stratégies en discussion et non pas des hauteurs d'immeuble ou des largeurs de routes mesurées avec précision. L'explication, la reformulation et l'écoute attentive se révèlent en tout état de cause indispensables pour permettre à chacun d'entrer, à partir d'horizons très différents, dans le processus d'élaboration.

Un tournant du projet

Une première étape de mise en œuvre du SDOL est en voie de s'achever cette année avec la conclusion de toutes les études générales portant sur les quatre secteurs géographiques identifiés comme stratégiques par le SDOL. Chacune de ces études donne lieu à une consultation publique et à la publication d'une annexe au SDOL. La prochaine étape, qui s'ouvre aujourd'hui, vise à légaliser ces études par des révisions des plans d'affectation communaux, des plans partiels d'affectation ou des plans directeurs localisés. Mais c'est surtout les concrétisations qui sont recherchées.

Orientations futures

La suite du processus impose que de nouvelles orientations soient définies pour répondre à l'évolution du projet et à la hâte des investisseurs de le concrétiser. L'hypothèse basse consisterait à clore les études réalisées, puis à laisser les communes se débrouiller pour les légalisations, signant par là l'achèvement du projet «Schéma directeur de l'Ouest lausannois». Cette solution paraît dommageable aux yeux de la présidente du Gropil, Anne-Marie Depoisier, car elle équivaldrait à abandonner en cours de route un modèle inédit de réflexion en collaboration, orienté vers la qualité de vie et portant sur des objectifs à long terme.

La seconde hypothèse, plus ambitieuse, consisterait à pérenniser la structure originale mise en place dans le cadre du SDOL, car le chemin est encore long jusqu'aux réalisations immobilières et d'infrastructures. Le bureau technique, structure capable de dépasser la stricte délimitation des communes associées, aurait pour mission de lancer des opérations pilotes et de promouvoir la qualité dans l'élaboration des grands projets.

Certains d'entre eux sont porteurs de gros enjeux, dans plusieurs domaines et à différentes échelles. L'absence d'un accompagnement adéquat pourrait peser lourd sur la vitesse de leur réalisation et sur leur qualité. D'anciennes habitudes pourraient alors ressurgir. Ce sera un pas de plus pour le SDOL que de trouver la solution adaptée pour ne pas rompre une dynamique essentielle au développement harmonieux de l'Ouest lausannois.

Joël Christin, journaliste, joel.christin@macaron.ch
Responsable de la communication pour le SDOL
Ch. des Fleurs 7, CH – 1007 Lausanne

Olivier Donzel, politologue, olivier.donzel@bluewin.ch
Rue du Bon-Port 5, CH – 1820 Territet-Veytaux

